B89 — 538

82.4-57
4981

Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Лѣсной Промышленности и Торговли.

В89 538

М. Г. Магидъ
КАНД. ЮРИДИЧ. НАУКЪ.

Статистический Отдел Московск. Сов. Р. и К. Д.
БИБЛИОТЕКА

О планѣ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи

съ точки зрѣнія интересовъ лѣсной промышленности и торговли.

26762

БИБЛІОТЕКА МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ УПРАВЫ

Къ вопросу № 6 программы II-го Всероссійскаго Съѣзда представителей лѣсной промышленности и торговли.

929
1916

Разрѣшено военной цензурой.

Проверено
1935 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Паровая типографія „ПОБѢДА“, Невскій, 88. Телеф. 262-34.
1916.

799/4

Государственная публичная историческая библиотека
198602

Что Россія велика и обильна лѣсными богатствами—нѣтъ никакого сомнѣнія, но что желѣзныхъ дорогъ въ ней мало — тоже не подлежитъ спору. Теперь это болѣе, чѣмъ когда-либо, всѣми сознано, и поэтому надо принять всѣ мѣры къ тому, чтобы сдѣлать Россію проѣзжей. Однако, покрыть наше необъятное отечество обширною сѣтью новыхъ желѣзныхъ дорогъ—дѣло не изъ легкихъ. Не говоря о колоссальнѣйшихъ нужныхъ для осуществленія такой огромной задачи капиталахъ, которые придется найти путемъ правительственнаго займа, не надо забывать, что кромѣ того потребуются матеріалы для постройки, достаточное число инженеровъ, техниковъ и другой рабочей силы; между тѣмъ, приспособленностью къ повышеннымъ требованіямъ усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства ни наши металлодобывающіе, ни металлообрабатывающіе, ни вагоностроительные заводы пока еще не обладаютъ. Мы не можемъ также гордиться и обиліемъ техническихъ силъ. Отсюда слѣдуетъ, что должна быть установлена извѣстная постепенность. Сперва нужно построить наиболѣе важныя магистрали, затѣмъ линіи второй очереди и т. д. Въ этой именно области и кроются непримиримыя подчасъ разногласія представителей всевозможныхъ теченій экономической политики государства. Къ сему примѣшиваются также мѣстные

Государственная историческая би... ср

интересы, нерѣдко другъ другу противорѣчащіе. Найти при такихъ условіяхъ равнодѣйствующую возможно лишь, если подняться на точку зрѣнія государственную, но и въ этомъ случаѣ компромисъ неизбѣженъ. Прежде всего возникаетъ вопросъ для какой системы хозяйства — интенсивнаго или экстензивнаго — намъ нужны дороги. До сихъ поръ Россія вела преимущественно экстензивное хозяйство. Наши сырые продукты (лѣсъ, хлѣбъ и т. п.)—вывозились въ изобиліи заграницу, а мы получали взамѣнъ ихъ обработанные предметы.

Лишь въ послѣднее время стали направлять усилія на внутреннее производство, на развитіе собственныхъ рынковъ, стали стремиться къ освобожденію отъ германской зависимости, т. е. отдавать предпочтеніе интенсивной системѣ. Интересы лѣсной промышленности указываютъ на необходимость параллельнаго дѣйствія обѣихъ системъ. Если вывозъ необходимъ для поддержанія разсчетнаго балланса и уплаты %% по займамъ, то развитіе производительныхъ силъ страны требуетъ обращать больше вниманія на то, чтобы не только добывающая, но главнымъ образомъ, обрабатывающая промышленность поднялась на ту высоту, которая могла сдѣлать Россію въ экономическомъ отношеніи независимой или, по крайней мѣрѣ, малозависимой отъ Запада. Если въ основаніе плана желѣзнодорожнаго строительства положить такое именно пониманіе государственныхъ экономическихъ задачъ, то въ первую очередь или, вѣрнѣе, внѣ всякой очереди, придется заняться приведеніемъ нынѣ существующей сѣти въ то состояніе, которое необходимо для перевозки массовыхъ грузовъ на боль-

шихъ разстояніяхъ. Лѣсная промышленность въ этомъ отношеніи можетъ предъявить много требованій, такъ какъ недостатки нашихъ дорогъ отразились на ней болѣе, нежели на другихъ видахъ промышленности. Всѣ лѣсные грузы, кромѣ дровъ для крупныхъ центровъ, въ отношеніи постепенности отправки были отнесены, какъ извѣстно, къ V-ой категоріи послѣ длиннѣйшаго списка внѣочередныхъ, вслѣдствіе чего болѣе или менѣе правильная перевозка этихъ товаровъ по жел. дор. становилась дѣломъ чрезвычайно затруднительнымъ. По этой причинѣ для лѣсной промышленности одной изъ неотложныхъ задачъ является приспособленіе уже дѣйствующихъ лѣсовозныхъ дорогъ къ свободному и большему передвиженію грузовъ. Для этого требуется устройство второго пути на Сѣверныхъ, Пермской и др. дорогахъ, дающихъ выходъ изъ Сибири и Сѣверо-Востока Европейской Россіи къ сѣвернымъ и западнымъ портамъ.

По вычисленіямъ жел. дор. грузовой потокъ по этому направленію ежегодно возрастаетъ болѣе чѣмъ на 20% и, нѣтъ сомнѣнія, что и въ дальнѣйшемъ наклонность къ усиленію товарнаго движенія не будетъ ослабѣвать. Хотя нынѣ строящіяся линіи Казань-Екатеринбургъ и Нижній-Котельничъ и отвлекутъ часть грузовъ съ Сѣв. ж. д., а съ устройствомъ пути Буй-Даниловъ (и Даниловъ-Рыбинскъ) на разстояніи отъ Буя до Петрограда получится почти параллельное направленіе — Буй-Рыбинскъ-Петроградъ, но это не можетъ поколебать необходимости устройства 2-го пути, такъ какъ разработка и перевозка лѣса въ районѣ Сѣверныхъ и примыкающихъ къ нимъ жел. дор. послѣ войны значительно увеличится.

Далѣе необходимо обратить вниманіе на скорѣйшее развитіе узловыхъ пунктовъ: Петрограда, Москвы, Кіева, Харькова, Царицына и др., причемъ слѣдуетъ уже сейчасъ принять въ соображеніе, что съ постройкой тыловыхъ линій, передовыя магистрали и узлы должны будутъ принимать громадные грузовые потоки въ будущемъ.

Наши порты также требуютъ очень много улучшеній для того, чтобы они сдѣлались вполнѣ пригодными для обслуживанія предстоящаго вывоза. Вѣдь какъ только окончится война, экспортъ черезъ Петроградъ, Ригу и др. порты опять начнется и, безъ сомнѣнія, еще въ большей степени, нежели въ довоенное время. Можемъ ли мы быть увѣрены въ томъ, что порты въ состояніи будутъ принять столько грузовъ, сколько къ нимъ будетъ подвозиться расширенной, улучшенной и увеличенной сѣтью жел. дорогъ? Не надо забывать и рѣчного транспорта, какъ необходимаго дополненія къ жел. дорогамъ. Опытъ войны показалъ, какую услугу дѣлу перевозокъ оказало сухопутно-водное сообщеніе. Былъ бы ошибочнымъ поэтому отказъ отъ дальнѣйшаго болѣе широкаго примѣненія такого смѣшаннаго сообщенія. Далѣе весьма цѣлесообразно обратить вниманіе на мѣста пересѣченія рѣкъ съ рельсовыми путями, гдѣ обыкновенно возникаютъ фабрики и заводы съ цѣлью обращенія ихъ въ пункты, удобные для перевала грузовъ съ воды на сушу и обратно. Такое взаимодѣйствіе принесетъ существенную пользу перевозочному дѣлу.

Обращаясь затѣмъ къ выработанному въ междувѣдомственномъ совѣщаніи подъ предсѣд. Тов. Мин. П. С. тайн. сов. И. Н. Борисова списку желѣзнодорожныхъ

линій, предположенныхъ ко включенію въ планъ желѣзнодорожнаго строительства въ ближайшіе годы, слѣдуетъ прежде всего остановиться на отсутствіи въ немъ плана устройства подъѣздныхъ путей. Для линій первой очереди, общимъ протяженіемъ 29.346 вер. предположено дать до 2.000 вер. подъѣздн. путей, а для второй очереди—протяженіемъ 12.498 в.—1000 в. Лѣсная промышленность въ этомъ должна усматривать существенный пробѣлъ. Никто не станетъ спорить, что лѣсныя области болѣе другихъ, конечно, нуждаются въ желѣзныхъ дорогахъ магистральнаго типа. Если взять для примѣра хотя бы двѣ сѣверовосточныя губерніи Европейской Россіи (Архангельскую и Вологодскую) и сравнить площадь ихъ лѣсовъ (почти 60.000 милл. десятинъ) съ ежегоднымъ приростомъ (по меньшей мѣрѣ около 3 милліардовъ пудовъ, считая въ среднемъ по 50 пуд. на десятину) и фактическимъ вывозомъ оттуда лѣса (по Сѣв. жел. дор. около 100 милл. пуд.), то увидимъ, что въ нихъ (въ этихъ лѣсн. губ.) извлекается лишь $7^1/_2{}^0/_0$ той пользы, которую могли бы дать лѣсныя богатства края. Процентъ этотъ будетъ нѣсколько (скажемъ даже вдвое) больше, если считать, что изъ 3 милліард. пригоднаго лѣса окажется лишь $^1/_2$. Съ этой точки зрѣнія постройка новыхъ линій въ районѣ расположенія лѣсовъ должна быть всячески привѣтствуема. Но нельзя не отмѣтить того, что до устройства новыхъ линій или, вѣрнѣе, одновременно съ нимъ, необходимо позаботиться о развитіи сѣти подъѣздныхъ питательныхъ путей къ существующимъ главнымъ линіямъ. Необходимость эта станетъ особенно ясна, если признать неотложными работы по усиленію пропускной

способности дорогъ Сѣвернаго района и устройству вторыхъ путей. Съ увеличеніемъ провозоспособности притокъ грузовъ съ подъѣздныхъ путей окажется особенно полезнымъ. Можно, напримѣръ, указать на соединеніе Кологрива съ Николо-Поломой, Солигалича съ Галичемъ, Чердыня съ Солеварней, Данилова съ Рыбинскомъ и мн. другихъ.

Что касается главныхъ линій, то исключительно лѣсовозныхъ, почти нѣтъ. Но зато имѣются среди нихъ линіи съ преобладающимъ на нихъ значеніемъ лѣсныхъ грузовъ или такія, гдѣ лѣсные грузы наравнѣ съ другими являются однимъ изъ составныхъ элементовъ массовыхъ перевозокъ.

Для выясненія степени важности ихъ для лѣсной промышленности и торговли удобнѣе ихъ разсматривать по той цѣли, которая придавалась линіямъ при обсужденіи проекта сооруженій въ междувѣдомственной комиссіи.

Въ этомъ отношеніи всѣ линіи могутъ быть распредѣлены на нѣсколько категорій:

1) линіи, разгружающія забитыя линіи;

2) линіи, создающія болѣе короткія направленія и связывающія существующую сѣть;

3) линіи піонерныя, пріобщающія новые районы къ общей экономической жизни страны.

Изъ линій первой группы лѣсовозное значеніе имѣютъ:

1) **Харьковъ - Пенза - Инза** (по списку № 2) — **900 вер.** Въ направленіи съ Ю-З.—на С-В. она должна обслуживать переселенческое движеніе изъ густонаселенныхъ малороссійскихъ и Юго-Зап. губ. въ мѣстности, расположенныя по среднему теченію Волги

и Камы, а также сообщеніе съ Ураломъ и Сибирью черезъ Симбирскъ—Чишмы—Челябинскъ и Рузаевку—Казань—Екатеринбургъ, а также перевозку угля, металловъ, сахара и др., а въ обратномъ, главнымъ образомъ, лѣсъ изъ Уральскаго района и Сибири. Линія эта пройдетъ по району съ плотностью населенія 50 чел. на кв. версту, что придаетъ ей также мѣстное значеніе. Въ настоящее время перевозки совершаются кружнымъ путемъ и сопряжены съ большими затрудненіями.

2) **Кострома — Красноуфимскъ — Кыштымъ** (по списку № 75)—1250 вер.

При возникновеніи проекта этой линіи былъ возбужденъ вопросъ, не цѣлесообразнѣе было бы вмѣсто этого пути, имѣющаго цѣлью разгрузить Сѣверн. дор., усилить послѣднія устройствомъ второго пути отъ Омска до Петрограда. Междувѣдомственное совѣщаніе склонилось въ пользу послѣдняго рѣшенія, но оно упустило изъ виду цѣлый рядъ обстоятельствъ:

1) все увеличивающійся ростъ грузового потока къ направленіи изъ Сибири примѣрно по 20% ежегодно;

2) ожидаемое въ теченіе ближайшихъ лѣтъ повышеніе работы на Сибирской магистрали вслѣдствіе постройки перпендикулярныхъ къ ней линій и самихъ Сѣверныхъ жел. дор. благодаря многочисленнымъ питательнымъ вѣтвямъ, уже разрѣшеннымъ и и проектируемымъ;

3) безусловное обремененіе Сѣв. ж. д. грузами изъза перешивки узкой колеи Урочь-Архангельскъ въ широкую, и

4) самое главное, что почти на всемъ протяженіи линіи Кострома - Красноуфимскъ имѣются лѣса,

которые дадутъ большое количество самостоятельнаго груза. Конечно, финансовыя соображенія могутъ диктовать перенесеніе постройки на болѣе поздній срокъ, но необходимость этой линіи не требуетъ, кажется, особыхъ доказательствъ. Намъ кажется, что одновременно съ прокладкой второго Сѣвернаго пути надо приступить къ постройкѣ хотя бы части этого пути отъ Костромы до Шехуньи, пункта пересѣченія строящейся линіи Нижній-Новгородъ—Вятка, которая пересѣчетъ р.р. Унжу и Ветлугу. При осуществленіи всей линіи слѣдовало бы ей дать естественное продолженіе до Рыбинска, которое одновременно служило бы на пользу Петрограду (черезъ строящуюся линію Рыбинскъ—Петроградъ) и Ригѣ (черезъ Рыбинскъ—Псковъ). Съ Сибирью удобнѣе связать эту линію черезъ Кыштымъ—Шадринскъ—Мишкино. Послѣдній участокъ дастъ еще *лѣсные* грузы, могущіе найти сбытъ въ южномъ степномъ районѣ, который проектируется обслуживать линіями отъ Мишкина до Куртамыша и далѣе на югъ до Звѣриноголовой.

Строящаяся линія Буй-Даниловъ и необходимое продолженіе ея Даниловъ-Рыбинскъ дастъ соединеніе всѣхъ этихъ лѣсовозныхъ линій для направленія грузовъ въ Рижскій портъ.

Изъ линій II группы для лѣсныхъ перевозокъ имѣютъ значеніе слѣдующія:

Козловъ—Св. Крестъ. (по списку № 25)—1.081 в.

Прямое ея назначеніе обслуживать густо населенный черноземный край съ его развитымъ сельскимъ хозяйствомъ. Но такъ какъ линія эта упирается въ Сѣверный Кавказъ, то весьма вѣроятно, что и лѣсные грузы направятся съ Волги на пред-

полагаемую дорогу, соединяющую Саратовъ съ портами Азовскаго моря, и оттуда по линіи Козловъ—Св. Крестъ на Кавказъ.

Въ этомъ отношеніи данная магистраль имѣетъ отрицательное значеніе для Нижневолжскихъ пристаней Царицына и Астрахани *). Съ проведеніемъ линіи **Царицынъ—Владикавказъ**, отнесенной совѣщаніемъ къ III очереди, могущіе оказаться нарушенными интересы Царицына, быть можетъ, возстановятся, но это болѣе чѣмъ сомнительно. Поэтому для лѣсной промышленности линія Царицынъ — Владикавказъ имѣетъ не меньшее значеніе, какъ и линія Козловъ—Св. Крестъ, и постройка ея не должна быть отложена до III очереди.

2. **Кіевъ—Житомиръ—Староконстантиновъ**—250 вер. (по списку № 70).

Линія эта имѣетъ большое мѣстное значеніе, такъ какъ проходитъ по густо населенному району по южному краю Полѣссья. Для лѣсной промышленности она сейчасъ не представляетъ особаго интереса, такъ какъ неизвѣстно въ какомъ видѣ окажутся лѣса на Юго-Западѣ по окончаніи войны.

3. **Екатеринбургъ-Синарская**—100 в. (по списку № 50) образуетъ третью сторону треугольника Синарская—Богдановичъ—Екатеринбургъ и естественно сокращаетъ разстояніе и выпрямляетъ всю линію. Къ этой линіи непосредственно примыкаютъ лѣса, расположенные въ районѣ Шадринска—Мишкино.

---

*) Впрочемъ лѣсные грузы могутъ итти черезъ Гашукъ, а далѣе по новой дорогѣ.

4. **Муромъ — Сасово — Моршанскъ — Тамбовъ** — 360 вер. (по списку № 29).

Вызванная къ постройкѣ соображеніями административнаго характера — отдаленностью уѣздовъ отъ губернскаго города (Тамбовъ отстоитъ отъ своихъ уѣздныхъ городовъ дальше, чѣмъ отъ 10 другихъ губернскихъ городовъ), линія эта пріобрѣтаетъ большое грузовое значеніе. Въ сѣверной ея части имѣются хорошіе лѣса (строевой и березовый, Саровскіе, Почаевскіе, которые найдутъ сбытъ на югъ. Конечно, значеніе этой линіи не исчерпывается лѣсомъ. Она привлечетъ уголь и продукты сельскаго хозяйства съ юга и оживитъ весь край. Въ интересахъ лѣсного дѣла постройка Сѣвернаго участка Муромъ-Сасово является болѣе необходимой, а при приведеніи въ исполненіе всей линіи продолженіе ея отъ Тамбова до пункта пересѣченія съ проектируемой Козловъ — Св. Крестъ было бы весьма цѣлесообразно.

5. **Лукояновъ — Сасово** и вѣтви къ завод. 350 вер. (по списку № 28).

Линія эта имѣетъ цѣлью обслуживать мѣстность весьма бѣдную желѣзными дорогами, но богатую лѣсомъ, могущимъ разрабатываться на вывозъ въ югозападномъ направленіи. Отъ этой линіи предположено дать вѣтвь Навашино-Ташинскій заводъ, проходящую по заводскому району. Здѣсь расположено цѣлое гнѣздо чугуноплавильныхъ заводовъ (Выксунскіе, Кулебакскіе, Ташинскій), дающіе около 1 милл. пудовъ чугуна. Заводы эти работаютъ на торфяномъ коксѣ, необходимо дать имъ возможность получить древесное топливо и коксъ. Трасса этой линіи еще не опредѣлена. Другой варіантъ этой линіи Арзамасъ-Сасово

съ точки зрѣнія лѣсной промышленности особыхъ преимуществъ не имѣетъ.

6. **Ермолино — Нижній — Симбирскъ — Кинель** 889 вер. (по списку № 27).

Чрезвычайно важное значеніе этой линіи вытекаетъ изъ того, что она призвана съ одной стороны удовлетворять потребности богатаго промышленнаго Иваново-Вознесенскаго и Шуйскаго районовъ, а съ другой содѣйствовать лучшей эксплоатаціи Алатырскихъ и Ардатовскихъ лѣсовъ. Линія эта даетъ соединеніе съ центромъ промышленной жизни края—Нижнимъ-Новгородомъ съ его ярмаркой. Кромѣ того образуется прямой путь изъ Туркестана въ Москву и Петроградъ. Имѣется и другой варіантъ этого пути въ обходъ Нижняго черезъ Арзамасъ, но трудно сказать, имѣетъ ли послѣдній какія либо преимущества.

III группу составляютъ такъ называемыя піонерныя линіи. Изъ нихъ на первый планъ выдвигается *Обь-Бѣломорская линія.*

1. **Бѣломорская**. Эта дорога является въ полномъ смыслѣ піонерной и имѣетъ цѣлью обслуживать, главнымъ образомъ, неиспользованныя богатства сѣверныхъ лѣсовъ, а также пушнину, рыбу. Если нѣтъ спора относительно конечнаго ея пункта — Архангельска, являющагося крупнѣйшимъ портомъ по вывозу лѣса (до войны на сумму около 14 милл. руб., въ нынѣшнюю навигацію ожидается на сумму около 26 милл. р.), представляющаго нѣкоторыя преимущества передъ Петроградомъ въ томъ отношеніи, что открытъ для навигаціи 8—9 мѣс. вмѣсто 7 мѣс. на Балтійскомъ морѣ, и сосредоточившаго вокругъ себя 36 древообдѣлочныхъ заводовъ, то вопросъ объ исходномъ пунктѣ,

направленіи главной линіи и сооруженіи подвозящихъ и соединительныхъ вѣтвей возбуждаетъ нѣкоторыя разногласія. Выборъ на р. Оби Самаровскаго (въ мѣстѣ сліянія р. Оби съ Иртышемъ) представляется цѣлесообразнымъ потому, что ниже этого пункта Обь требуетъ уже большихъ морскихъ судовъ, а не барокъ. Пересѣченіе въ Самаровскѣ, такимъ образомъ, дало бы возможность получать грузы въ самомъ удобномъ для рѣчныхъ судовъ мѣстѣ. Кромѣ того, при такомъ направленіи перевалъ черезъ Уралъ наиболѣе легокъ, такъ какъ ниже Сосьвы (притокъ Тавды, впадающей затѣмъ въ Обь это уже трудно). Но съ другой стороны примыканіе къ *Чемышевской* является съ точки зрѣнія лѣсныхъ интересовъ болѣе правильнымъ, такъ какъ линія, пересѣкая Сосьву, ниже по теченію проходитъ по сплошной лѣсной площади, причемъ съ устройствомъ небольшой вѣтки (не болѣе 50 вер.) отъ устья Сосьвы къ Оби весь лѣсъ Сосьвенскаго бассейна попадетъ на ж. д. Что касается направленія ея, то оно должно имѣть въ виду, главнымъ образомъ, лѣса Архангельской губ. Это подтверждается данными, представленными Н. А. Марковымъ при разсмотрѣніи проекта относительно назначенія къ отпуску сырорастущаго лѣса въ Архангельской губ. — Цифры эти слѣдующія:

Изъ очередн. по годамъ смѣтнаго назначенія.	Изъ остатк. смѣтн. назначеній предш. лѣтъ.	Продано и отпущено: изъ смѣтн.	Продано и отпущено: изъ остаковъ.
1905 г. 447 тыс. кв. саж.	+ 267 тыс. кв. саж. (56% смѣтнаго).	258 т. к. с. 54% отъ назначеннаго.	+118 т. к. с. 44% отъ назначеннаго
1913 г. 751 тыс. кв. саж.	+1019 тыс. кв. саж. (136% смѣтнаго).	423 т. к. с. 56% отъ назначеннаго.	+225 т. к. с. 21% отъ назначеннаго.

Изъ этихъ цифръ видно, что остатки отъ ежегодныхъ смѣтныхъ назначеній все болѣе накапливаются.

Объясняется это отсутствіемъ жел. дор. Лѣса Вологодской губ., имѣющіе выходъ къ Балтійскому морю и къ Волжскому рынку, находятся въ нѣсколько лучшихъ условіяхъ, чѣмъ Архангельскіе. Обь-Бѣломорская линія даетъ возможность разрабатывать прекрасные лѣса бассейновъ рѣкъ Печоры и Мезени, будетъ способствовать возникновенію въ мѣстахъ пересѣченія рѣкъ заводовъ древообдѣлочныхъ, древесномассныхъ и т. п., зав. механической и химической обработки дерева и подниметъ всю лѣсную промышленность края, находящуюся нынѣ въ крайне зачаточномъ состояніи.

Къ главной магистрали должны примыкать еще вѣтвь на Надеждинскій заводъ, которая соединитъ ее черезъ Богословскую съ Пермской и дастъ выходъ на жел. дор. лѣсамъ сѣв.-восточной части Пермской губ. Весьма желательно соединеніе съ Усть-Цыльмой (на излучинѣ Печоры ниже впаденія р.р. Ижмы и Цыльмы), которое привлечетъ почти весь лѣсной районъ Печоры (бассейнъ Усы, Ижмы, Цыльмы и самой Печоры). Та роль, которую придется сыграть нашимъ сѣвернымъ лѣсамъ въ интересахъ государственныхъ, несомнѣнно говоритъ въ пользу сооруженія названной линіи.

Меньшее значеніе имѣетъ линія **Котласъ — Сороки,** 800 вер. (по списку № 57), создающая новый выходъ къ незамерзающему порту Бѣлаго моря и предназначенная также для обслуживанія сѣверныхъ лѣсовъ. Движеніе лѣсныхъ грузовъ изъ пріуральскихъ мѣстностей вслѣдствіе значительнаго разстоянія можетъ оказаться невыгоднымъ. Тяготѣющіе же къ этой линіи мѣстные лѣса не столь хороши для экспорта. По этимъ соображеніямъ линія эта должна быть признана и во всякомъ случаѣ не первоочередной.

Отъ Котласа намѣчена была еще одна линія, въ направленіи къ Свири (Лодейному полю) черезъ *Вытегру*— **Котласъ—Вытегра—Свирь** 740 в. (по списку № 6). Линія эта образуетъ новый и краткій выходъ для Сибирскихъ грузовъ къ портамъ Балтійскаго и Бѣлаго морей. Проходя же черезъ Вельскій округъ (бассейнъ р. Ваги) удѣльнаго вѣдомства, она становится и лѣсной дорогой, могущей дать много цѣннаго груза этого рода - Петрограду и другимъ Балтійскимъ портамъ. Трассировать линію слѣдовало бы черезъ Няндому—Каргополь—Вытегру, что захватитъ нѣсколько болѣе сѣверныя селенія.

Въ Сѣверо-Восточной и Восточной части Европ. Россіи проектированы: **Заволжская:** Оренбургъ—Галичъ или Мантурово—1.213 вер. **Нея—Макарьевъ—Семеновъ** 212 в. и **Оренбургъ—Уфа**—386 в. Первая изъ этихъ линій имѣетъ первостепенное значеніе для лѣсной промышленности, такъ какъ въ Сѣв. своей части она захватываетъ большую казенную Понизовскую лѣсную дачу и другіе лѣса, вплоть до линіи Самара—Уфа. Лѣса съ этой линіи, несмотря на дальность разстояній, могутъ итти въ Среднюю Азію, (примѣръ тому Богословская ж. д., отправляющая лѣсъ за 3.500 в.). Хотя здѣсь находятся сплавныя рѣки (Унжа, Ветлуга съ притоками и др.), но по берегамъ ихъ лѣса почти вырублены; а такъ какъ рѣки захватываютъ районъ не болѣе 30 вер., то сплавъ сдѣлался или затруднительнымъ или невозможнымъ. За отсутствіемъ жел. дор. прекрасный строевой лѣсъ или гибнетъ или подвергается пожарамъ. Предположенія, что строящіяся дороги Казань—Екатеринбургъ и Нижній-Котельничъ могутъ замѣнить данную дорогу,

ошибочны, такъ какъ и послѣ проведенія всѣхъ линій разстояніе между жел. дорогами составитъ пространство болѣе 200 вер. Если принять во вниманіе, что дорога пріобщитъ къ экономической жизни цѣлый рядъ городскихъ селеній: Галичъ, Царевококшайскъ, Царевосанчурскъ, Чистополь и др., то громадная польза этой линіи сдѣлается очевидной.

Вторая линія **Нея—Макарьевъ—Семеновъ** (отъ Сѣв. жел. д. до мѣста пересѣченія съ строящейся линіей Нижній—Котельничъ) также, какъ и предыдущая имѣетъ обслуживать Понизовскую дачу въ 225 тыс. десятинъ казеннаго прекраснаго лѣса, значительная часть котораго не сбывается за невозможностью подвести къ Унжѣ и Ветлугѣ. Если линія эта будетъ строиться одновременно съ предыдущей, то сѣверную головную часть первой придется направить на Мантурово, а не на Галичъ.

Третья линія **Оренбургъ — Уфа** — 386 в. начата уже постройкой. Она идетъ по склону Западнаго подгорья Урала. Продолженіемъ ея на сѣверѣ является линія **Уфа—Кунгуръ** (по списку № 76)—*440 в.*, также богатая лѣсомъ; послѣдняя линія отнесена совѣщаніемъ къ второочереднымъ линіямъ.

Слѣдуетъ упомянуть еще:

Линію **Полоцкъ - Осиповичи - Житковичи - Новоградъ-Волынскъ**—550 в., имѣетъ цѣлью обслуживать Полѣссье. Она прорѣжетъ богатыя лѣсомъ мѣстности въ направленіи сбыта. Кромѣ того она является продолженіемъ уже строящейся магистрали Нарва—Псковъ—Полоцкъ; линія эта встрѣтитъ въ своемъ пути Осиповичскую и Верейцовскую, Олевскую вѣтви и Житковичи—Старушки. Трасса ея еще точно не опре-

Государственная Историческая библиотека

дѣлена. Возможно, что означенныя вѣтви войдутъ въ составъ этой магистрали или же мы будемъ имѣть новую линію, проходящую недалеко отъ нихъ.

Если дополнить этотъ списокъ линіей **Важины** (на р. Свири)—**Финляндская граница**—110 вер. (по списку № 103), дающей выходъ лѣснымъ грузамъ къ финляндской границѣ, то этимъ исчерпывается списокъ линій, обслуживающихъ интересы лѣсной промышленности въ Европейской Россіи, не считая *Кавказа*.

КАВКАЗЪ.

Въ области Кавказа слѣдуетъ отмѣтить линію **Армавиръ — Кардоникъ** 160 в. Начинаясь отъ ст. Армавиръ и направляясь вверхъ по долинѣ рѣки Урупа, дорога переходитъ въ долину Зеленчука и оканчивается у ст. Кардоникской. Районъ этотъ представляется богатымъ въ земледѣльческомъ и лѣсномъ отношеніяхъ. Она имѣетъ также и курортное значеніе.

Линія **Екатеринодаръ-Горячій-Ключъ**—60 в., проектируется отъ Екатеринодара на югъ къ минеральному источнику, извѣстному подъ именемъ Алексѣевскій Горячій-Ключъ, проходитъ по казачьимъ землямъ; благодаря ей, мѣстность получаетъ возможность пользоваться лѣсомъ, растущимъ въ горахъ. Если осуществится предполагаемое О-вомъ Черном.-Кубан. ж. д. продолженіе до Туапсе, то линія, переваливъ черезъ Кавказскій хребетъ, получитъ иное назначеніе, такъ какъ она будетъ имѣть выходъ къ Черному морю. Линія эта близка къ осуществленію; въ Собр. Узак. отъ 2 августа с. г. № 206 (ст. 1708) уже опубликовано объ отчужденіи земли для ея сооруженія.

Другія кавказскія дороги строятся для курортныхъ и иныхъ цѣлей и лѣсного значенія не имѣютъ.

СИБИРЬ и СР.-АЗІАТСКІЯ ВЛАДѢНІЯ.

Изъ линій, предположенныхъ къ постройкѣ въ Сибири и Средней Азіи, обращаетъ на себя вниманіе прежде всего Южно-Сибирская **Орскъ — Акмолинскъ — Славгородъ — Павлоградъ — Барнаулъ** 1.850 вер. (по списку № 41), въ связи съ линіей **Славгородъ—Семипалатинскъ—Вѣрный** 1.400 вер. (по списку № 45). Главное назначеніе этихъ линій связать Сибирь и Среднюю Азію съ Европейской Россіей и между собой и направить туда переселенческое движеніе, привлекаемое туда возможностью развить земледѣліе, скотоводство, горнозаводскую дѣятельность (мѣдь). Но нельзя отрицать ихъ значенія для лѣсного дѣла. Хотя безлѣсныя пространства киргизскихъ степей и Туркестана снабжаются лѣсомъ съ Унжи, Камы и Волги, но надо думать, что послѣ войны Волжскій лѣсъ направится въ истощенный Западный край на нужды строительныя и т. п. Такимъ образомъ Южно-Сибирскія мѣстности, а главное Туркестанъ, вынужденъ будетъ получать лѣсъ изъ Сѣв. Сибири и Алтая, и въ этомъ отношеніи указанныя дороги могутъ оказаться весьма полезными, тѣмъ болѣе, что потребленіе, несомнѣнно, увеличится отъ предъявляемаго переселенцами спроса на дерево для построекъ.

Линія **Ачинскъ-Енисейскъ** (307 в.), имѣетъ цѣлью дать соединеніе съ Енисеемъ, являющимся хорошимъ воднымъ путемъ, позволяющимъ большимъ морскимъ пароходамъ проходить до самаго Енисейска, т. е. почти на 3.000 вер. отъ устья. Енисейскъ можетъ сдѣлаться прекраснымъ перевалочнымъ пунктомъ. Енисей имѣетъ

много притоковъ, по которымъ будетъ подвозиться лѣсъ къ Енисейску, откуда можетъ пойти дальнѣйшая отправка заграницу. Сплошное судоходство по Енисею вполнѣ возможно, т. к. для этого требуются не очень большія работы по углубленію фарватера въ нѣкоторыхъ (2—3) мѣстахъ и устройству станцій и пристаней. Наиболѣе важнымъ препятствіемъ является очень короткій періодъ навигаціи (2 мѣс.: авг.—сент.) по Енисею, а въ особенности въ Карскомъ морѣ. Но если въ Енисейскѣ устроить склады, то и въ этотъ малый промежутокъ времени можно будетъ вывезти большое количество грузовъ, такъ какъ океанскіе пороходы обладаютъ большой грузоподъемной силой. Если же установить быструю и успѣшную нагрузку, то пароходы могутъ дважды вывезти грузы къ устью и перегрузить ихъ для морской отправки на другія суда.

Въ связи съ предыдущей, слѣдуетъ разсматривать и линію **Томскъ — Енисейскъ** 500 вер. (по списку № 93). Помимо важности ея въ колонизаціонномъ отношеніи, такъ какъ здѣсь можетъ успѣшно развиваться земледѣліе и скотоводство съ маслодѣліемъ (Булымскіе заливные луга), дорога можетъ имѣть большое значеніе по подвозу лѣса къ Енисейску, да и кромѣ того имѣя впослѣдствіи выходъ черезъ Барнаулъ — Семипалатинскъ — Вѣрный, она можетъ подавать прекрасный строительный сибирскій кедръ и отчасти березу въ Южную Сибирь и Туркестанъ.

Соединеніе Тобольска съ сѣтью (Тавда — Тобольскъ 180 вер.).

По проекту линія имѣла строиться отъ Тавды (прит. Иртыша) до Тобольска, образуя продолженіе строящейся уже линіи Екатеринбуръ—Ирбитъ—Туринскъ. Суще-

ствуютъ варіанты постройки ея въ направленіи Тюмень—Тобольскъ или Ялуторанскъ—Тобольскъ. Одно несомнѣнно, что такое соединеніе является нужнымъ для лучшей эксплоатаціи тобольскихъ лѣсовъ.

Обозрѣвая вышеизложенное, нетрудно убѣдиться, что на 29.346 верстъ предположенныхъ линій первой очереди лѣсовозныхъ (не исключительно, конечно) дорогъ приходится 13.923 вер., а изъ 12.498 вер. второй очереди—2.060 вер., а всего на 44.844 в. (съ вѣтвями) 14.558, т. е. около $^1/_3$.

А такъ какъ по состоянію нашей металлургической промышленности и положенію техники, ежегодно можно строить около 6.000 вер. то изъ нихъ лѣсныхъ линій пропорціонально можно было бы строить около 2000 в. Такимъ образомъ въ теченіе 7—8 лѣтъ вышеописанныя линіи могли бы быть осуществлены.

Изъ приведеннаго краткаго обзора проектируемыхъ линій видно, что не всѣ дороги имѣютъ одинаковое значеніе для лѣсной промышленности и торговли. Не предрѣшая подробностей вопроса о томъ, какія изъ нихъ подлежатъ немедленной постройкѣ, какая трасса должна быть выбрана и какими новыми дорогами и подъѣздными путями слѣдовало бы пополнить выработанный комиссіей т. с. Борисова списокъ, слѣдуетъ замѣтить, что необходимыми и первоочередными должны быть признаны тѣ изъ нихъ, кои вводятъ въ грузооборотъ наибольшее количество новыхъ лѣсныхъ площадей; слѣдовательно, дорогамъ Сѣвера должно быть отдано предпочтеніе. Трасса жел. дор. должна быть приноровлена къ тому, чтобы наилучшимъ образомъ были использованы естественные пути сообщенія, т. е. сплавныя и судоходныя рѣки и чтобы были за-

хвачены населенные или пригодные къ заселенію пункты. Что касается конечныхъ пунктовъ дорогъ, то таковыми должны быть какъ Сѣверные, такъ и западные порты, такъ равно крупнѣйшіе внутренніе рынки и мѣстности, вовсе лишенныя лѣса или малолѣсныя, иначе говоря, должны быть созданы выходы изъ районовъ расположенія лѣсныхъ массивовъ, главнымъ образомъ, Сѣверо и Сѣверо-Востока Европ. Россіи и Сѣверной-Сибири въ мѣста, испытывающія нужду въ строительномъ, крѣпежномъ и горючемъ лѣсѣ.

Къ постройкѣ тыловыхъ линій, слѣдуетъ приступить не ранѣе обезпеченія заблаговременнымъ открытіемъ и расширеніемъ пріемо-и провозоспособности передовыхъ, особенно примыкающихъ къ портамъ и другимъ конечнымъ пунктамъ массового слѣдованія грузовъ.

Чтобы развить частную иниціативу въ области постройки короткихъ питательныхъ вѣтвей общаго пользованія, необходимо предоставить предпринимателямъ особыя льготныя условія въ частности право отчужденія земель на общихъ основаніяхъ.

Предстоящему Съѣзду представителей лѣсной промышленности надлежитъ съ особымъ вниманіемъ разсмотрѣть предположенія Путейскаго Вѣдомства о планѣ строительства новыхъ жел. дорогъ, такъ какъ отъ нихъ въ значительной мѣрѣ зависитъ ближайшая и болѣе отдаленная будущность всего лѣсного дѣла въ Россіи.

Приложеніе.

СПИСОКЪ ЛИНІЙ,

предположенныхъ ко включенію въ планъ желѣзнодорожнаго строительства на предстоящіе годы, уже разсмотрѣнныхъ и принятыхъ Особымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Пут. Сообщ. т. с. И. Н. Борисова, на 30 іюня 1916 г.

Линіи первой очереди,
(ближайшее пятилѣтіе).

	Протяженіемъ верстъ.
1. Донецкій бассейнъ—Москва	1.000
2. Харьковъ—Пенза—Инза	900
3. Александровъ-Гай—Эмба и Кунградъ—Чарджуй	1.100
4. Бѣломорская	1.500
5. Котласъ—Сороки	800
6. Свирь—Вытегра—Котласъ	750
7. Полоцкъ—Осиновичи—Житковичи—Новоградъ—Волынскъ	550
8. Рязань—Тула—Барановичи	1.000
9. Штеровка—Иловайское (Кутейниково)	80
10. Орелъ—Лиманъ	520
11. Саратовъ—Каменоломни съ вѣтвью на Миллерово	830
12. Кисканъ—Бердяушъ (Міассъ)	490
13. Кольчугино—Кузнецкъ—Тельбесъ	268
14. Ленская	612
15. Новобѣлица—Черниговъ—Прилуки	205
16. Черниговъ—Кіевъ	133
17. Орша—Ворожба	442
18. Жашковъ—Цвѣтково	120

		Протяженіемъ верстъ.
19.	Умань—Николаевъ	261
20.	Долинская—Помошная	120
21.	Березовка—Умань (съ перешивкой подъѣзднаго пути Гайворонъ—Бердичевъ)	370
22.	Федоровка—Скадовскъ—Хорлы	244
23.	Ворожба—Нижнеднѣпровскъ	350
24.	Джанкой—Херсонъ	178
25.	Козловъ—Святой Крестъ	1.081
26.	Уральскъ—Царицынъ	550
27.	Ермолино—Нижній—Симбирскъ—Кинель	889
28.	Лукояновъ—Сасово и вѣтви къ заводамъ	350
29.	Муромъ—Сасово—Моршанскъ—Тамбовъ	360
30.	Оренбургъ—Уфа	386
31.	Заволжская (Оренбургъ—Галичъ или Мантурово)	1.213
32.	Орскъ—Троицкъ	400
33.	Троицкъ—Стерлитамакъ	550
34.	Ея—Преградное	90
35.	Грачи—Тихорѣцкая	300
36.	Армавиръ—Кардоникъ	160
37.	Линіи по южному берегу Крыма съ вѣтвью къ Южнымъ дорогамъ	250
38.	Екатеринодаръ—Горячій Ключъ	60
39.	Тебердинская	142
40.	Керчь—Туапсе	301
41.	Южно-Сибирская (Орскъ—Акмолинскъ—Славгородъ—Павлодаръ—Барнаулъ)	1.850
42.	Петропавловскъ—Кокчетавъ	220
43.	Акмолинскъ—Спасскій заводъ	250
44.	Барнаулъ—Кузнецкъ	250
45.	Славгородъ—Семипалатинскъ—Вѣрный	1.400

	Протяженіемъ верстъ.
46. Вѣрный—Джаркентъ—Кульджа	380
47. Пишпекъ—Токмакъ	80
48. Токмакъ –Иссыкъ-Куль	120
49. Вѣтвь Бала—Ишемъ—Нефте-Дагъ . . .	35
50. Екатеринбургъ- Синарская и Шадринскъ-Омская ж. д. (примѣрно Курганъ или Мишкино)	300
51. Ачинскъ—Енисейскъ	307
52. Шепетовка—Ямполь—Красно	180
53. Орелъ—Новгородъ	711
54. Смоленскъ—Юрьевъ	521
55. Черусти—Рузаевка	368
56. Перевальная (Тифлисъ—Владикавказъ съ продолженіемъ до св. Креста)	370
57. Верхнеудинскъ– Кяхта	231
58. Луга—Валдай	192
59. Кудьма—Велетьма	127
60. Верхневолжская (Кашинъ– Новки) . . .	332
61. Соединеніе Тобольска съ сѣтью	180
62. Соединительная вѣтвь Орѣхово—Киржачъ.	45
63. Купянскъ—Калачъ (Донская пристань) .	470
64. Соединеніе второй Екатерининской ж. д. съ Маріуполемъ	70
65. Самара—Уральскъ	240
66. Нея—Макарьевъ—Семеновъ	212
Итого принятыхъ до 30 іюня 1916 г. включительно линій первой очереди	29.346
Кромѣ того вѣтвей	2.000
Итого линій первой очереди .	31.346

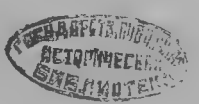
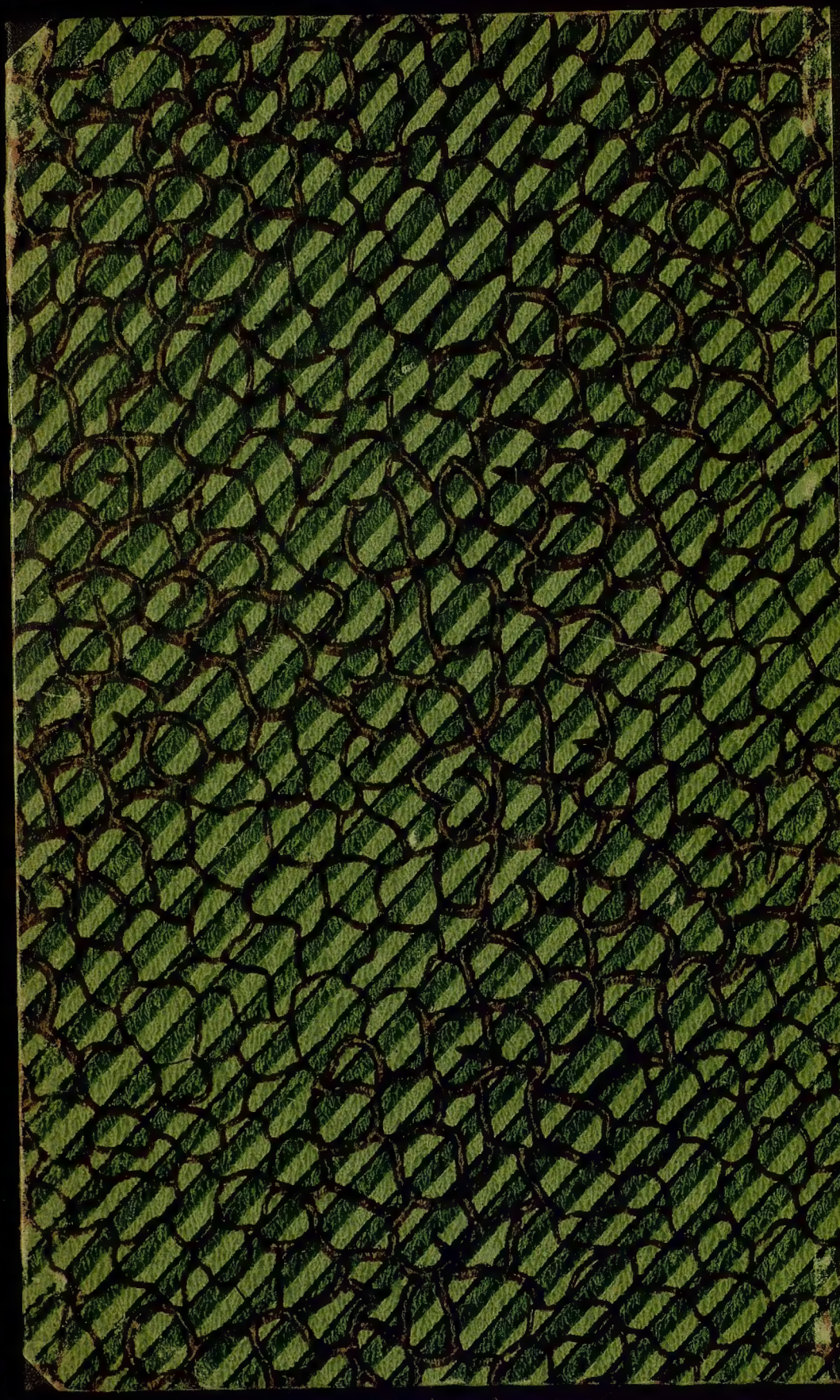
Линіи второй очереди,
(слѣдующее пятилѣтіе).

	Протяженіемъ верстъ.
67. Эмба—Кунградъ	600
68. Тамбовъ—Донецкій бассейнъ	500
69. Гора Магнитная—Сара	250
70. Кіевъ—Житоміръ—Староконстантиновъ	250
71. Помошная—Умань	150
72. Курскъ—Кременчугъ	370
73. Краматорская—Цареконстантиновка	190
74. Саратовъ—Славянскъ	700
75. Кострома—Красноуфимскъ—Кыштымъ	1.250
76. Уфа—Пермь (Кунгуръ)	440
77. Вятка—Чистополь	400
78. Самара—Саратовъ	250
79. Стерлитамакъ—Абдулино	170
80. Сосыка—Ея	70
81. Торговая—Дивное	250
82. Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская	150
83. Кустанай—Кокчетавъ	420
84. Термезъ—Кафирниганъ	250
85. Термезъ—Сарай	180
86. Называевка—Тюкалинскъ—Тара	300
87. Семипалатинскъ—Буранъ	500
88. Орелъ—Коростень	615
89. Прикаспійская (Алятъ-Астара)	195
90. Второе соединеніе Карса съ Закавказскими желѣзными дорогами	350
91. Уральскъ—Гурьевъ	490
92. Стерлитамакъ—Николаевскъ (Саратовъ) какъ продолженіе Троицкъ—Стерлитамакъ	550

93.	Томскъ—Енисейскъ	500
94.	Кузнецкъ—Балашовъ	310
95.	Бессарабскія	558
96.	Москва—Вильна	790
97.	Кіевъ—Одесса	400
98.	Екатеринославъ—Александровскъ	100
	Итого принятыхъ до 30 іюня 1916 г. включительно линій второй очереди	12.498
	Кромѣ того вѣтвей	1.000
	Итого линій второй очереди	13.498

Линіи послѣдующихъ очередей.

99.	Москва—Орелъ—Готня	550
100.	Петроградъ—Саратовъ	1.314
101.	Разъѣздъ Оросительный—Кузнецкъ	345
102.	Манычъ (Дивное)—Астрахань	540
103.	Важины—Финляндская граница	110
104.	Илецкъ—Орскъ	250
105.	Орелъ—Пятигорскъ	1.260
106.	Золотоноша—Миргородъ—Грайворонъ—Бѣлгородъ—Корочъ—Старый-Осколъ	600
107.	Райгородка—Недвиговская—Канеловская и Екатеринодаръ—Туапсе	435
108.	Царицынъ—Владикавказъ	550
109.	Минусинскъ—Бѣлоцарскъ	400
110.	Вѣтвь къ Джунгарскимъ воротамъ	—
111.	Николаевскъ (на Амурѣ)—Амурская ж. д.	—



БИБЛИОТЕКА
ОБЛАСТНОЙ
УПРАВЫ